

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 17

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Bahnlinie befindet sich daselbst am innersten Rande des Schuttkegels, 60 m von der Uferlinie entfernt und liegen ausserhalb der Bahn noch das alte Sustgebäude der Gemeinde Horgen und verschiedene Gebäulichkeiten der Gerberei. Die Sicherheit der Bahn auf dem innersten Theile des alten Schuttkegels kann daher nicht in Zweifel gezogen werden.

* * *

Accidents de Chemins de fer.

Nous continuons à donner les renseignements que nous avons pu nous procurer sur ces accidents. Dans notre No. 26 du 29 Juin, page 202, nous avons donné les renseignements pour 1875, ci-après ceux pour 1876.

Empire allemand. — Le nombre d'accidents qui ont eu lieu sur les chemins de fer de l'empire (Bavière exceptée) pendant l'année 1876, est le suivant: 686 déraillements ou collisions de trains en marche, répartis ainsi qu'il suit: 192 trains de voyageurs, 38 trains mixtes et 456 trains de marchandises. Des accidents se produisirent, en outre, 915 fois au passage des aiguilles, amenant 96 retards à la marche des trains; enfin, il y eut 887 autres circonstances diverses qui amenèrent des troubles dans l'exploitation.

En comparant ces chiffres au nombre total des trains, on trouve que pour les trains de voyageurs, il y a eu 1 accident sur 6394 trains, et 1 sur 2206, pour les trains de marchandises.

Les victimes de ces divers accidents ont été au nombre de 1835 (non compris 110 personnes tuées volontairement, et 12 blessées dans des tentatives de suicide).

La répartition de ces victimes est donnée ci-après:

	Voya- geurs	Agents des trains	Agents de la voie	Autres	Total
Tués... ..	15	154	135	152	456
Blessés	60	688	485	146	1 379
Totaux	75	842	620	298	1 835

En rapportant ces chiffres au nombre de voyageurs transportés, on trouve qu'il y a eu une personne tuée pour 11 830 447 (en 1875, 11 402 067) et une personne blessée sur 2 957 611 voyageurs (en 1875, 2 443 300). Relativement aux agents des trains, ces nombres deviennent respectivement 1 sur 819 tués et 1 sur 183 blessés. Il y a eu une amélioration sur les résultats de l'année précédente, comme le font voir les chiffres mis en parenthèse.

Dans un prochain travail, je me propose de revenir sur ces questions de statistique d'accidents, en traitant des moyens de les prévenir et d'augmenter la sécurité de l'exploitation.

J. M.

* * *

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 5. October:

Anwesend 26 Mitglieder.

Vortrag von Ingenieur Tugemann: Ueber permanente Befestigung. — Im Anschlusse hieran erläuterte Artillerie-Major Hirzel an der Hand Krupp'scher Schiessresultate und Scheibenbilder, die grosse Trefffähigkeit des neuen 15 Centimeter-Positionsgeschützes.

Der Vorstand.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenössische Polytechnische Schule.

Für das Schuljahr 1877/78, dessen Vorlesungen den 23. October begannen, haben sich 231 Bewerber angemeldet. Dieselben vertheilen sich wie folgt auf die einzelnen Abtheilungen:

	8 Schweizer	3 Ausländer
Bauschule	11	27
Ingenieurschule	20	27
Mechanisch-technische Schule	23	14
Chemisch-technische Schule	24	7
Land- und Forstwirtschaftliche Schule	14	4
Fachlehrerabtheilung	14	35
Mathematischer Vorkurs	114	117
Abgewiesen wurden	14	19
Daher neu Eintretende	100	98

Im October 1876 betrug die Zahl der Angemeldeten 274, die der Aufgenommenen 229 und es zeigt sich demnach für dieses Jahr ein Minus bei den Anmeldungen von 43, bei den Aufnahmen von 31.

Von den 710 Schülern des Vorjahres bleiben 448 an der Schule (227 Schweizer und 221 Ausländer); rechnet man dazu die neu Eintretenden (100 Schweizer und 98 Ausländer), so ergibt sich für 1877/78 eine Frequenz von 327 Schweizern und 319 Ausländern, oder im Ganzen 646, gegenüber 1876/77 eine Abnahme von 64 Schülern.

N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 28,4 m, Airola 22,1 m, Total 50,5 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,2 m.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 10,5 m, Airola 25,7 m, Total 36,2 m, mithin durchschnittlich per Tag 5,1 m.

In Göschenen trat eine Verzögerung von zwei Tagen ein wegen Erd-einsturz.

Tössthalbahn. Bei der Generalversammlung in Winterthur vom 18. October ist Herr Rathschreiber Keller in Fischenthal zum Director der mit der Nationalbahn fusionirten Tössthalbahn gewählt worden.

N. Z. Z.

Rechtssufriige Zürichseebahn. Herr Fürspreh Dr. Meili in Zürich hatte es vor einiger Zeit unternommen, folgende für die Direction der Nordostbahn in den Unterhandlungen betreffend die rechtssufriige Seebahn zur Sprache gekommenen wichtigen Fragen vom juristischen Standpunkt zu beantworten. Diese Fragen lauten:

„Steht dem Comité der Gründungsgesellschaft der rechtssufriigen Zürichseebahn oder der genannten Gründungsgesellschaft oder den Gemeinden, welche an das für den Bau dieser Linie mittels Vertrag vom 5. Juni 1873 vereinbarte Subventionsdarlehen beigetragen haben, ein Klagerecht zu auf Ausführung der Linie oder auf Entschädigung wegen Nichtausführung oder verspäteter Ausführung derselben?“

Das Rechtsgutachten über jene Fragen liegt nunmehr vor. Es füllt nicht weniger als 61 Seiten und zerfällt in zwei Theile, deren erster die factischen Verhältnisse und deren zweiter die rechtlichen Erörterungen umfasst. Die Conclusionen, die der Herr Verfasser zum Schlusse aus seiner umfassenden und gediegenen Abhandlung zieht, sind folgende:

I. Es gibt kein Rechtssubject, welches aus dem Vertrag vom 5. Juni 1873 Rechte gegen die Nordostbahn ableiten könnte.

Ein solches Rechtssubject kann nicht gefunden werden:

1. in der Gründungsgesellschaft, da sie sich weder als juristische Person noch als gemeine Gesellschaft constituirt hat,
2. in den Gemeinden des rechten Secufers, da dieselben nicht mit der Nordostbahn contrahirt haben und auch kein Vertrag zu ihren Gunsten vorliegt,
3. in dem Gründungscomité oder den Abgeordneten sowohl als solchen als in ihren einzelnen Mitgliedern, da dieselben nicht auf eigenen Namen, sondern Namens der Gründungsgesellschaft contrahirt haben.

II. Die Verbindlichkeit der Nordostbahn ist der Gründungsgesellschaft gegenüber keine klagbare, da die Ausführung der Bahn für diese keinen Vermögenswerth hat.

Ein solches Interesse würde höchstens dann anzunehmen sein, wenn die Gemeinden als Rechtssubject anerkannt würden.

III. Eine Execution der streitigen Verbindlichkeit ist nicht möglich, da:

1. die Real-Execution mittelst Ausführung durch einen Dritten wegen des öffentlich-rechtlichen Characters der Concession nicht zulässig wäre,
2. ein Anspruch auf Schadenersatz:
 - a) von Seite der Gründungsgesellschaft des Comité's oder der Abgeordneten, wegen mangelnden Vermögensinteresses nicht vorhanden ist,
 - b) von Seiten der Gemeinden aber nicht objectiv bestimmbar wäre.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	76,25	68,15	Gute Marken wie:			
Coltness	83,75	69,35	Clarence, Newport etc.	55,30	52,50	50,30
Shotts Bessemer	75,60	67,50	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	73,10	66,25	im Werk			
Eglinton	67,30	63,75				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	68,75	63,75	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	68,10	64,35	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 175,00	143,75 — 153,10	150,00 — 156,25
„ best	206,25 — 212,50	156,25 — 163,60	—
„ best-best	212,50 — 228,10	181,25 — 190,60	—
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	193,75 — 200,00	—
„ „ 21—24	212,50 — 231,25	—	—
„ „ 25—27	250,00 — 268,75	—	—
Bandeisen	175,00 — 200,00	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	—	144,35 — 150,00 im Werk	143,75 — 150,00 im Werk

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.